Sud Rail

JOURNAL DES DP

Des 9 et 10 FEVRIER 2011

SECTION LORRAINE FRET

Comment la direction traite ses agents pendant les intempéries

EDITO

Les restructurations se suivent et les cheminots angoissent…

De restructurations en restructurations, la situation évolue de mal en pis et rien n'arrêtera la direction dans sa casse de l'entreprise. A vouloir être le premier de la classe nous allons bientôt porter le bonnet d'âne. Suppression de postes de GM, de téléphonistes, fermeture des services administratifs sur de nombreux sites etc… Notre direction régionale a bien suivi les directives du national concernant les restructurations.
N oublions pas l'adage « les premiers seront les derniers » et bien voila c'est fait. Rattaché à la DFCA, la plateforme de Woippy, pourtant la plus grosse en nombre, se retrouve dirigée par Lille. Beau remerciement pour le bon élève lorrain…
Les bureaux sont vides et les personnes restantes se retrouvent seules dans des bâtiments qui deviennent de plus en plus des bâtiments fantômes.
C es personnes recommencent cette année 2011 avec la peur au ventre en se demandant « où vais-je atterrir ? » « Que va-t-il nous arriver d'autre ? ». Le bon élève B.C. va t il une nouvelle fois rendre une copie exemplaire aux yeux de sa hiérarchie.
Car concernant la plate forme il aurait mieux valu qu'il rende copie blanche….
Car ailleurs dans d'autres régions ces changements n'ont pas eu lieu et tout se passe à peu près bien !!
Comme quoi la résistance paie…..

DECLARATION SUD-Rail lors de ces DP

Monsieur le Président,

Les orientations prises par le budget 2011 pour la branche FRET montrent encore une forte baisse des effectifs donc des trafics. A ce jour, pour SUD-Rail, rien ne semble vouloir stopper la volonté de liquider le Fret ferroviaire au sein de l'EPIC, les + de 3000 emplois supprimés en 2 ans en sont les malheureux témoins. Alors où sont les beaux discours emprunts d'écologie de 2010 ? Où sont les bilans sur les objectifs de faire progresser la part modale du Fret ferroviaire de 25% ? Il est vrai que les promesses n'engagent que ceux qui les croient. Mais en attendant, ce sont des cheminots du Fret qui, par wagons complets, prennent le chemin de l'EME.
Encore une belle vision d'avenir, relayée par des campagnes de communication fort coûteuse, mais qui s'arrête à une vision strictement mercantile et sans lendemain.
Non, décidemment, nous ne partageons pas votre vision de l'avenir de l'entreprise
Une vision d'avenir qui, selon vous, passerait par la liquidation de l'appareil de production comme sur le site historique de Blainville.
Non décidemment, nous ne partageons pas votre stratégie qui consiste à segmenter FRET SNCF par produit et à vous concentrer sur le Train Massif alors que l'ensemble des acteurs du fret ferroviaire sont quasi-unanime à faire du Wagon Isolé le créneau d'avenir.
L'avenir, c'est bâtir sur des bases solides, mais à voir le bilan 2010 social et économique du FRET, on ne peut que douter de votre réelle volonté de rebâtir. L'ensemble des paramètres montre bien qu'on se dirige tout droit vers une extinction.

Pour les cheminots, l'avenir c'est aussi la politique salariale menée par l'entreprise, là aussi, en 2011, ça sera « service minimum » voire moins. Comme le démontre la note salariale cadrant les opérations de notations pour 2011 qui invite très fortement l'ensemble des dirigeants d'activité, régionaux et centraux à maitriser le coût et l'impact des notations.

Dans sa lettre de cadrage M. Nogué exige de ces managers une « diminution du cout de l'organisation et un ralentissement des déroulements de carrière »
Pour que ces directives soient clairement suivies, M. Nogué invente des règles dont il vous est demandé de ne pas vous affranchir sous peine de devoir justifier les écarts lors d'un audit suivant l'exercice de notations. En clair, ça va chauffer pour les mauvais élèves….
Nous avons donc examiné attentivement cette note salariale reprenant toutes sortes de données économiques sur les dépenses de personnel, la décomposition du GVT ainsi que les différents enjeux de chaque notation. Concernant l'attribution des échelons d'ancienneté, le document semble regretter l'absence de levier de la hiérarchie pour son déclenchement….
De plus cette note détaille les autres dispositifs individuels de rémunération à disposition des managers telles la prime et la GIR.
Par contre si vous devez, comme il est précisé, impérativement respecter le Statut, certaines règles édictées par le Département Performance et Rémunération se retrouvent pour le coup hors Statut, il s'agit des règles concernant :

- la notation d'un agent 2 années de suite, il est nulle part écrit au chapitre 6 cette interdiction.
- l'absence de promotion pour un Attaché dans les 3 ans suivant son détachement n'est également pas prévue au chapitre 6.
- les notations dites « coup de chapeau » ne sont qu'une appellation et rien n'interdit statutairement la notation d'un agent devant cesser ses fonctions.
- quant à la stabilisation sur 5 ans d'un titulaire sur un même poste il faudra nous dire où cette particularité est prévue au Statut.

Alors, dans un souci d'équité, SUD-Rail souhaiterait que l'ensemble des cheminot-e-s bénéficient des largesses de la direction qu'elle octroie à certains personnel du collège cadre : Comme par exemple, l'attribution de 4 positions de rémunération d'un coup ou encore le passage de la 1ère PR d'une qualification, à la 1ère PR de la qualification supérieure, etc...
Les cheminot-e-s ne comprendraient pas, que dans le même temps, les 10 plus hautes rémunérations de la SNCF aient été augmentés de 78%.
SUD-Rail vous alerte, dores et déjà, sur les difficultés de l'exercice de notation 2011/2012 que vont rencontrer les délégués et présidents de commissions par le report après les élections professionnelles DP/CE du 24 mars 2011, des opérations de notation.
Nous sommes, comme nous l'avons toujours dit totalement opposés au report des commissions de notations
SUD-Rail considère que le tour de vis salarial décidé par la direction démontre toute la hauteur du mépris qu'elle porte à l'ensemble des agents. Très clairement il faut travailler plus et mieux en se contentant des remerciements flatteurs mais peu rémunérateurs de la hiérarchie.
Dans le même temps n'oublions pas que tous les agents auront encore à subir nombre de restructurations, quasi systématiquement accompagnées de suppressions de postes, qui ne permettent à personne d'exercer d'une façon sereine les missions de son poste.
Syndicalement, concernant le train Strasbourg- Port Bou, nous ne pouvons passer sous silence la démagogie antisyndicale exercée par M. Pepy à l'encontre de SUD-Rail qu'il a volontairement et bien maladroitement dénoncé à la vindicte populaire.
Que le patron de la SNCF n'aime pas SUD-Rail ce n'est pas notre souci, ce serait plutôt notre fierté mais une telle attitude est scandaleuse vis-à-vis des usagers.
Nous réaffirmons haut et fort que :

- Ce n'est pas un préavis SUD-Rail qui a conduit au désastre du Strasbourg- Port Bou.
- Ce n'est pas un préavis SUD-Rail qui provoque la situation lamentable chaque jour du trafic en Ile de France.

- Ce n'est pas un préavis SUD-Rail qui impose une augmentation des prix TGV… pour payer les péages exigés par RFF.
- Ce n'est pas un préavis SUD-Rail qui fait que la maintenance des rames est moins bien assurée qu'auparavant, que les voies sont moins bien entretenues !
- Ce n'est pas un préavis SUD-Rail qui oblige les Conseils Régionaux à subir et payer des plans de transport qu'ils n'ont pas décidé.

M. Pepy aurait du assumer son soutien lors de la création de RFF en 1997, création à l'origine du démantèlement du système ferroviaire public, il aurait du également assumer sa politique qui a renforcée la désintégration de la SNCF en mettant en place une organisation par activité et sous activités alors que l'Union Européenne ne l'y obligeait absolument pas même si le discours officiel essaie de le faire admettre.

La vérité c'est celle-ci et pas une autre !

La vérité, c'est que l'EPIC SNCF sert de garantie financière à l'ex patron de Moulinex pour se jeter pleinement dans le rachat de ces concurrents, routiers ou logisticiens, ce mois ci, ce sera au tour de TATEX de rejoindre la longue liste des rachats effectués avec l'argent du travail des cheminots.
La vérité, c'est qu'en l'an 2000, nous transportions 50 GTK en perdant moins d'argent qu'aujourd'hui en en transportant moins de la moitié… Triste vérité ! ! !

INTEMPERIES

La direction de la plate forme lorraine n'a rien trouvé de plus humiliant que de donner des demandes d'explications pour les agents ne pouvant se rendre à leur lieu de travail lors des dernières intempéries. Elle a même poussé la délicatesse à en transmettre aux agents ayant eu un accident de circulation à cause des conditions atmosphériques. Puis elle a essayé de se justifier en déclarant que c'était les DPX au cas par cas qui devait donner les suites à ces demandes. Quelle hypocrisie ! Comment peut-elle demander à ces cadres plusieurs semaines après de prendre position, comment peuvent-ils savoir le temps qu'il faisait alors que ceux-ci étaient bien au chaud chez eux etc. Nous avons protesté contre ces méthodes et nous avons demandé à la direction d'appliquer le droit local Le code du travail est clair dans ce cadre :
Un salarié qui aurait été empêché de rejoindre son poste de travail pour une cause indépendante de sa volonté et pour une durée relativement sans importance a droit au maintien de son salaire. L'employeur ne peut imputer son absence sur ses congés et encore moins le sanctionner.
Par contre là, la direction n'a pas répondu à cette question. Nous donnerons des suites à cette affaire.

MENACE SUR LE SITE DE BLAINVILLE- DAMELEVIERES

La casse du FRET Ferroviaire se poursuit sur la région. En effet la direction annonce une suppression de 50 emplois en un an sur le secteur Lunévillois entre juillet 2010 et avril 2011 ! Cette politique de casse de l'emploi et du transport ferroviaire de marchandises est inacceptable ! Lors de la DCI du 10 janvier dernier, la direction a détaillée sans aucun état d'âme les suppressions de postes à venir sur ce site ferroviaire historique de notre région. Déjà en constante diminution depuis plusieurs années, le cadre d'organisation doit passer de 113 à 83 agents !

-Suppression du tri des wagons au triage de Blainville -19 agents !
-Suppressions de dessertes -8 agents !
-Baisse des effectif CRML -5 agents d'ici mars prochain !

-Baisse des effectifs à la CPL - 10agents
-Ect….

Blainville est au cœur du projet casse multi-lots multi-clients va se traduire par la fermeture de dessertes non rentables. Certains chargeurs n'accepterons pas la hausse des prix ou ne souhaitant pas passer d'une desserte fréquente en wagons isolés à une desserte, moins fréquente, en trains entiers vont abandonner le fer. En se coupant d'une partie de sa clientèle, la SNCF va également abandonnée des territoires. Ce désengagement tranche avec la responsabilité historique du fer appréhendé comme outil d'aménagement et de rééquilibrage du territoire. Cette rupture va s'effectuer alors que, dans le même temps, les acteurs du territoire s'emparent du développement durable et s'intéressent à la marchandise, terrain longtemps déserté au profit des voyageurs. Après la fermeture des gares au lotissement, Chambre de Commerce et d'Industrie, Conseil Régionaux et Généraux seront rapidement interpellés par des entreprises qui souhaitent conserver une desserte ferroviaire. La conséquence sera la création d'OFP de droits privés qui vont poussés les cheminots dans les EME. OFP qui seront gavés de deniers publics pour prendre la place de FRET SNCF en employant du personnel au rabais, formé à la petite semaine.
Cette politique de l'entreprise est inadmissible. Depuis plusieurs années, SUD-Rail dénonce et se bat auprès des agents contre la casse du service public ferroviaire.
Aujourd'hui plus que jamais les cheminots de Blainville sont en danger. Il est temps de se mobiliser pour imposer une autre politique à la direction !!!!

Action sur les repos doubles : la direction condamnée !

Le 17 septembre 2010, le Conseil des prud'hommes de Paris a rendu son jugement dans l'affaire opposant plus de 120 cheminot(e)s soutenu(e)s par la fédération SUD-Rail à la direction de la SNCF. Ce jugement condamne très lourdement la SNCF pour non respect de l'article 32.5 du RH0077.
Extrait : « La SNCF sous couvert de la continuité de service, a volontairement dégradé les conditions de travail de ses salariés, ne respectant pas les textes qui s'imposent à elle. »
Pour ne pas avoir attribué les 52 repos périodiques doubles annuels et règlementaires à ces agents, elle a été condamnée à verser 180 € par repos double manquant à titre de dédommagement, soit environ 320 000 € pour 2 134 repos volés. Hormis pour les dossiers dont le préjudice est supérieur à 4000 euros et pour lesquels la SNCF a fait appel, une centaine de cheminot(e)s vont donc recevoir début février les dommages et intérêts versés par la SNCF.
Le manque d'effectifs dégrade nos conditions de travail et de vie.
Ces dernières années, les différents plans de casse et de privatisation de l'entreprise ont eu pour conséquence la suppression massive de milliers d'emplois de cheminots. Depuis 2003, ce sont en effet plus de 20 000 emplois au statut qui ont été supprimés!
Partout, les conséquences de cette politique se font sentir. Les postes non tenus et figés se multiplient, les congés sont refusés, les repos décalés ou supprimés et nos conditions de travail se dégradent à la mesure des dégradations du service public. Alors même que la réglementation du travail n'est pas respectée, que la souffrance au travail se développe dangereusement dans l'entreprise.
L'objectif est bien de s'appuyer sur cette démarche juridique pour contraindre la direction à respecter la réglementation du travail et pour ce faire, réaliser les embauches au statut nécessaires!
Nous avons décidé de nous organiser pour déposer tous les dossiers que nous confiront les cheminots victimes de cette « arnaque ». Agents commerciaux, du transport, du fret, du matériel, de l'équipement, de la SUGE … des milliers de cheminot(e)s se font voler leurs repos doubles tous

les ans, en dépit de nombreux rappels à l'ordre lors des réunions de DP, de CHSCT, mais aussi par l'inspection du travail.
Nous nous engageons à défendre tous les agents qui nous présenteront leurs dossiers : plus nous serons nombreux, plus notre action aura de poids, et plus nous augmenterons la pression sur la direction pour faire des embauches !
Pour savoir si tu es concerné(e), rien de plus simple : tu dois avoir au moins 52 repos périodiques doubles au compteur de ton « relevé mensuel d'utilisation » du mois de décembre (cette fiche est obligatoirement fournie tous les mois).L'action au Tribunal des prud'hommes permet de revenir jusqu'à 5 ans en arrière : dans le cas ou tu ne disposes plus de tes fiches individuelles, n'hésites pas à demander une copie à la direction. Elle doit te la fournir.
Contactez les militant(e)s et délégué(e)s SUD Rail !

Conséquences des nombreuses restructurations

Depuis plusieurs semaines, la SNCF fait régulièrement la une de l'actualité dans le cadre d'évènements liés aux dysfonctionnements de l'entreprise. D'épisodes climatiques en aléas de production, la stratégie menée à marche forcée consistant à dédier les cheminots dans des activités étanches et cloisonnées, fait non seulement la preuve de son inefficacité mais dégrade considérablement les conditions de vie et de travail du personnel ainsi que le service rendu à l'usager et aux chargeurs. A Fret SNCF, plutôt que d'analyser sereinement les échecs de cette politique, on l'accélère et malheureusement elle porte ses fruits vénéneux. Le dernier exemple en date d'une longue liste étant la création de la DFCE, 330 trains calés ou en disfonctionnement pour le seul mois de Janvier 2011 contre 100 à 120 trains par mois en 2009… mais pour la direction, on « optimise » ! Sans doute, pour faire baisser ce chiffre, allons-nous encore réduire la voilure et permettre ainsi l'installation de nouveaux opérateurs type Combiwest en Bretagne qui se construit sur les cendres de Fret SNCF en partenariat avec ECR.

En multipliant les entités dédiées et les services spécialisés, la direction à multiplié les interlocuteurs, donc les interfaces. L'histoire des techniques nous apprend que les points de faiblesse de tout système technique sont les interfaces dans ce système, ces interfaces que la direction augmente sans cesse par des réorganisations qui fragilisent toujours davantage la production. A la vue des résultats de cette politique sur la production et la ligne organisationnelle, nous sommes en droit d'évoquer une perte de contrôle totale de la direction FRET sur son outil … Le sport à la mode, c'est la course à la restructuration, des réorganisations à peine entamées qu'elles sont poussées par d'autres toujours plus violentes et qui mettent en exergue la maltraitance sociale en direction des cheminots qui doivent subir, encore et encore, à tous les niveaux, des lignes directrices qui deviennent incompréhensibles.

Et pendant qu'on multiplie les modifications d'organisation, coté production, on s'enfonce !
Quand plus de 30% du plan de transport prévu passe en disfonctionnement chronique chaque jour, comment la direction peut-elle justifier ses choix?
Quand l'organisation mise en place ne permet plus d'assurer les 25 Gtk prévues, alors qu'il y a quelques années nous produisions le double, comment oser dire aux cheminots du Fret que les

restructurations vont dans le bon sens ? Nous ne pouvions pas finir sans évoquer les résultats catastrophiques des indicateurs de fiabilités et de ponctualité de l'activité Fret ….
Nous laisserons la direction expliquer à chaque cheminot pourquoi ces indicateurs sont au plus bas ! Malheureusement, enfermée dans son dogme, les réponses de la direction sont connues; Sans doute la faute à pas de chance, aux grèves de fin d'année, à RFF, à SUD Rail… mais surement pas des organisations que la direction met en place !!!

Demande de congés.

Apparemment de nombreux agents ont la même réponse lorsqu' ils posent des congés à savoir « tu verras le changement de service ». nous avons redemandé un classement sur six mois au moins au niveau des repos de manière à avoir une meilleure visibilité. Là aussi pas de réponse claire. Faites nous parvenir toute demande de congés pour laquelle vous avez eu ce genre de réponses de manière à mieux pouvoir étayer notre argumentation.

CRL

Woippy

TB1 : Nous avons rapporté les problèmes d'équité entre les TB1, formés 69400, et les autres non formés dans l'attribution de RHR. Le directeur de la plateforme a nié cette réalitée préférant une réponse langue de bois « Ce critère n'entre pas en compte dans la programmation des repos hors résidence ».
Mr Ait Matouk, TB1 à Woippy rejoindra l'UP de THL en avril prochain.

Thionville

163 : Il a été demandé au cours de ces DP d'obtenir pour les RHR en Allemagne d'avoir la possibilité d'avoir gratuitement du café comme cela se fait dans d'autres hôtels Ibis.
Concernant le train 48293, suite à un appel d'offres CFL Deutschland a obtenu ce trafic. Perte difficilement compréhensible sachant que rien n'était reproché à la SNCF depuis plus de 5 ans que ce trafic était assuré par nos soins (que font nos commerciaux ???????). Aucune réponse claire ne nous a été apportée concernant cette perte.

Metz Sablon

PACE : Actuellement, l'Activité FRET dispose de 19 000 sillons par jour dont environ 14 800 sont précaires. Vu l'ampleur du désastre au FRET, ne vous étonnez pas de voir vos conditions de travail considérablement dégradés et de travailler de plus en plus comme le Pool « FAC ». Sud Rail dénonce cette situation qui s'aggrave de semaine en semaine et les vœux les plus solennels de nos braves dirigeants sont de nous faire besogner comme au temps de « GERMINAL » (suppression définitif de la grille, du roulement et etc.). Les plus beaux exemples ne viennent-ils pas d'être démontrés par le nouveau protocole congés qui vient de vous être imposés et le choix calamiteux de l'hôtel à Chalon sur Saône. Le C.H.S.-C.T Traction Thionville-Metz Sablon a été informé et non consulté comme le prévoir le code du travail pour nos congés. Le Comité vient de prendre contact avec un avocat pour engager une action en justice sur ce sujet.
Et que dire du mépris et de la désinvolture des dirigeants PACE devant les représentants du personnel (depuis avril 2010, une seule demi-journée de présence aux réunions DP….).

La préoccupation principale de monsieur Olivier LAMBERT, c'est l'aspect économique !! Donc mesdames et messieurs les conducteurs, ayez confiance en lui pour sacrifier sans aucun état d'âme vos conditions de travail sur l'autel du DIEU « pognon ».
Sud Rail se bat et continuera de se battre pour maintenir la maintien des grilles de roulement, la commande systématique sur le mois des journées de service, le respect de la consigne d'appel et une meilleure considération financière de la connaissance règlementation étrangère.
Il est inadmissible que nos dirigeants ne prennent nullement conscience de l'étendu du désastre lié à toutes les réorganisations importantes dans l'Entreprise. Combien d'autres incidents conduite significatifs ou importants va t'il falloir attendre pour leurs ouvrir les yeux ? Rappelez-vous de la réunion des DP du mois de septembre 2010 où le Président de cette instance s'exprimait sur l'activité PACE comme le laboratoire d'essais pour les autres activités FRET…

174 : Nous avons de nouveau interpellé la direction sur les écrans de 37000, pour la direction tout est en ordre, comme le guide de dépannage absent sur les 185

Guide de dépannage 185000, il n'est pas prévu de l'installé a demeure sur les machines, comme la TT1017

Il n'est pas prévu de remettre à l'agent l'accord de mutation

Aucuns problèmes connus avec le nouveau logiciel GSMR sur les 185000

Une réunion avec le staff UCI est envisageable, a vous de faire remonter vos questions aux délégués Sud

Passerelle de Metz-sablon : La délégation Sud-Rail a interpellé le directeur de la plate-forme de Woippy, Mr Bruno CASTELLAZZI président de la réunion des délégués du personnel le 09/02/2011 concernant les risques graves encourus par ses agents lors de leur cheminement obligatoire pour prendre ou quitter leur service. En effet, une passerelle situé a environ 7m de hauteur est utilisée lors de la traversé des voies entre le parking et leur lieu de travail. Or cette passerelle est en état de vétusté pitoyable, béton fissuré, trous, rafistolée par une plaque de tôle prééminente, traversé de plus sans discontinuer par un fenwick, d'où des risques de chute importants, de heurt, voire l'effondrement de la passerelle. La seule réponse faite actuellement par le directeur est qu'un suivi est organisé par le technicentre lorraine.

Commande : La modification du plan de transport oblige la commande a modifié régulièrement les roulements, donc pas prévu de mettre en place un roulement sur 6 mois. Le sigle «# » reste l'accusé pour les demande de congé à la plateforme Woippy et la direction attend les modifications de marche de RFN pour mettre à jour les sortie du dépôt et ensuite faire les modifications de journées

Eclairage : Concernant les postes d'annonces en sortie de dépôt, la demande est faite a l'ABE, suite à notre demande la situation coté EST s'est améliorée.

La délégation Sud-Rail a de nouveau interpellé la direction sur les problèmes de stationnement des 2 roues, mais pas de soucis évoqué, alors si tu vois des palettes sur les airs de stationnement ou des trous dans la dalle et même l'absence d'éclairage, c'est que tout va bien.

Reconnaissance des réglementations étrangères : Une nouvelle fois nous avons demandé une compensation pour la connaissance d'une réglementation étrangère. La direction de Belle Ile est

d'accord pour en discuter mais après les élections. Elle a fait le même constat que nous concernant le manque de volontaires dans ces roulements. Dommage que Mr Lescasse ne se soit pas rendu compte plus tôt de ce problème. Il était plus préoccupé à tenter de sauver sa place que de s'occuper des doléances des conducteurs.

Parcours professionnels et accès TGV : La réunion sur le parcours professionnel promise par la direction n'a toujours pas eu lieu. Nous avons profité lors de cette réunion pour redire les remarques faite lors de la présentation en CHSCT de ce projet :

- Pas de roulement d'accès TGV pour les conducteurs de Woippy.
- Enlever la notion « être dans ce roulement avant le 01 octobre 2008 » pour les agents du Rlt 121 de Thionville et de Metz.
- Aucune référence dans ce document pour l'accès au roulement TGV.
- Aucun roulement d'accueil à Metz et Thionville.
- Etre obligé de rester 3 ans dans un roulement interopérable.
- Ne plus besoin d'être volontaire pour accéder au roulement 121 de Thionville (roulement interopérable

Nous espérons que la direction va prendre en compte ces légitimes revendications.

Restauration : La formule d'hébergement à Anvers comprend le coucher, le petit déjeuner et un repas prix au choix dans la carte spécialement définie par nos soins (un seul plat, une boisson car en Belgique ils ne servent pas d'eau en carafe). Cette prestation est donnée à tous les agents découchant à Anvers (Lille, Aulnoye et Thionville). Tournées dans le RH0077 et tournées Hors RH007.
Nous demandons la même formule pour tous les agents dormant dans des hôtels dans les lieux ou il n'y a pas de cantines SNCF ou pendant des plages horaires de fermetures de celles-ci.
La direction de Belle Ile est d'accord pour en discuter mais toujours après les élections. A suivre…

CRML

Formations :
TA initiale : Le président des DP annonce une école initiale de 4 TA à Rennes entre avril et juin, avec des agents de l'exploitation, si l'entreprise trouve le nombre de candidats nécessaires, sinon par embauche externe à l'entreprise.

TA vers TB : Une formation TA vers TB pour 6 CRML de la plateforme courant mai à Dijon. Nous sommes intervenus pour dénoncer l'opacité de la direction sur ce dossier. L'entreprise, qui compte réaliser des pré-requis en amont en établissement, ces même pré-requis déjà réalisés lors de la première semaine de formation conformément à la TT01096 !!! Donc malgré 2 examens pré-requis, un CTT a émis 3 vétos ! Pour notre organisation syndicale chaque TA doit avoir sa chance ! Réponse du directeur de la plateforme « La validation des CRML ayant le potentiel pour entrer en formation initiale TB est réalisée de façon collégiale entre DPX et responsable formation » Les trois agents concernés apprécieront cette réponse à sa *« juste »* valeur !!!

MA 100 : le directeur de la plateforme c'est engagé à former 2 CRML MA100 ; un CRML de Woippy (pour mutation) et un CRML de THL. Là encore, il ne faut pas être mathématicien pour se rendre compte que le nombre d'agents n'est pas adapté aux besoins, surtout lorsque la direction annonce une charge de travail stable pour les CRML de la plateforme !

Classe II : Un TA sera formé classe II en 2011 après validation de son DPX, en vu d'une mutation à Forbach

JM : Les CRML de la plateforme viendront réaliser leur JM à Woippy. Là encore on peut s'interroger sur les choix de la direction qui préfère payer une multitude de taxis, plutôt que de faire réaliser ces formations en UP en déplaçant seulement le CTT.

Effectifs : Le nombre de CRML sur l'UT poursuit sa chute en passant en dessous de la barre des 100, il reste 99 TA au 31 janvier. Trois TA de Dunkerque sont détachés pour réaliser de la manœuvre au triage de Woippy. Le directeur annonce un sureffectif de 3 agents à BLV.

Dossier titre I : SUD-Rail a réalisé, entre octobre 2009 et février 2010, un dossier complet de 167 pages, reprenant textes règlementaires, explications de fond, roulements de service et tableaux de roulement, afin de donner les moyens à l'inspection du travail de trancher en connaissance de cause sur l'utilisation des CRML au titre 2. Aujourd'hui, ce travail a payé, un an jour pour jour après la saisie par notre organisation syndicale de l'inspection du travail de Metz, celle-ci donne raison à l'argumentaire SUD-Rail, condamnant de fait l'utilisation et l'interprétation du titre 2 fait par la direction.
Il s'agit bel et bien de la reconnaissance, sans appel, des revendications de l'ensemble des CRML. Ce pas est d'autant plus important, que l'analyse de l'ensemble de ces dispositions démontre, que :
Seul le titre I est véritablement adapté au travail qui est exigé des CRML. C'est d'ailleurs ce que SUD-Rail à toujours porté comme revendication !
La direction de la plateforme a jusqu'au 11 mars pour démontrer que la décision de l'inspection du travail est appliquée, **aucun recours ne peut suspendre cette décision !**

Programme semestriel : Les programmes semestriels des CRML de la plateforme ne sont établis par l'entreprise que sur 4 mois du 12 décembre au 4 avril (voir moins dans le roulement 437 de Woippy), alors qu'ils doivent l'être sur 6 mois.
En effet, aucune modification ne peut intervenir au titre II, même avec un préavis de 10 jours calendaires. Seule une variation inopinée de trafics (article 25.5 du RH0077) peut entrainer une modification. Hors, l'entreprise ayant connaissance de la date des changements de service longtemps à l' avance il s'agit d'une simple variation de trafic et donc pas inopinées. La décision de l'inspection du travail est claire lors ce cette réunion « je ferai un rappel à la loi à l'entreprise »

Journées de services dérogative : Le directeur de la plateforme a communiqué les nouveaux chiffres des JS ayant entrainés le paiement pour prolongations accidentelles de la durée du travail sur l'UT fret Lorraine. Après le chiffre de 342 en juillet, les nouveaux calculs sont : 235 en Août, 313 en septembre et 244 en octobre (grève). Nouveau record en novembre 332 JS. L'entreprise refuse de communiquer ces chiffres par site, par roulement et par JS.
Pour SUD-Rail de tels chiffres ne sont pas acceptables !

69000 :
Droit de retrait : Si cela s'avèrent nécessaire au vu de la vétustée et des innombrable problèmes rencontrés avec les 69400, chaque conducteur à la possibilité d'émettre un droit de retrait.
(Exemplaire disponible auprès de l'appui local de Woippy) Si toute fois, une erreur de la part du salarié était démontrée dans l'émission de celle-ci, l'entreprise n'a aucun pouvoir de sanction envers l'agent, celui-ci étant protégé par le code du travail.
N'hésité pas a contacter un militant SUD-Rail sur ce sujet.
Anomalies de l'EM : L'entreprise indique rencontrer des problèmes de KVB, sifflet, moteur diesel. Elle admet avoir des difficultés à couvrir les 25 lignes d'affectations en roulement des 69000, avec

une moyenne de 15 diesel HS sur 40. Cependant, le directeur de la plateforme se réjoui d'avoir trouvé une solution : l'arrivée de 5 69400 supplémentaires en provenance d'autre régions !!!!
Une solution pour les CRML face au sinisme de la direction ; les droits de retrait !!!

CRML Forbach et THL

Suite à la seule intervention de SUD-Rail au CRT de mai 2010 et février 2011, le directeur du travail a donné raison à notre OS sur l'application de l'article 44.6 du RH0077 concernant la ligne FB-SBK et BNG-Sarralbe, non désignée en tant que « ligne navette ». De ce fait, les CRML de Forbach auraient du être régie par le titre 1 du RH0077 jusqu'en juillet dernier, date au l'entreprise a rectifié son erreur.
Sous la pression de la délégation SUD-Rail lors des quatre dernières DP, le directeur de la plateforme s'est engagé à faire des propositions chiffrées aux agents via leur DPX prochainement. Soit par une compensation financière soit par l'attribution de repos supplémentaires, mais seulement pour les CRML de FB !!!
Nous invitons les CRML de FB à contacter un délégué SUD-Rail avant d'accepter toute « proposition » ; et les TA de THL à nous contacter également pour réaliser des dossiers pour les prud'hommes.

BTG : D'après le directeur de la plateforme, la formation de CRML pour Bettembourg n'est pas d'actualité. Cependant cela reste un souhait de la direction.

Sarralbe : Le directeur de la plateforme ne trouve pas choquant qu'un agent de VFLI réalise une étude de ligne sur un train FRET SNCF ! Puisque cette étude est payée par VFLI !!!
Si l'entreprise veut continuer à perdre des trafics qu'elle continue sur ce chemin !!!

CRML WPY

RG : Nous sommes une nouvelle fois intervenues pour protester contre la non attribution de RG au CRML de Woippy. Sous nos protestations, l'entreprise va réaliser une étude sur six mois dans les roulements 437 et 433 pour identifier le problème.

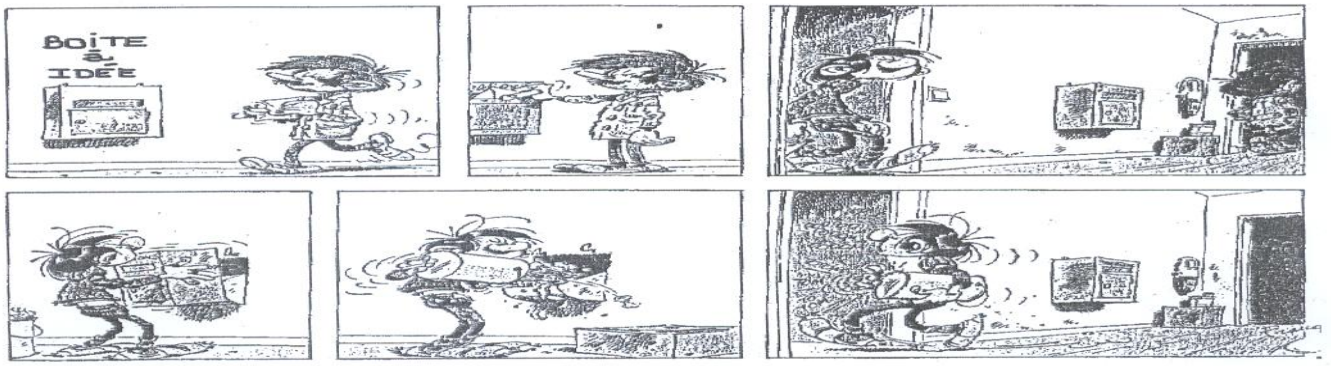
434
27000/37000 : Après nos multiples interventions lors des DP de ce mandat, le directeur s'est toujours refusé de la possibilité d'utiliser des 27000/37000 garés bon états à la place des 69400, pour des raisons économiques. Cependant le tonnage des trains pour Longwy et Révigny étant trop important, ces JS seront effectuées en 27000.

437
Apach : L'entreprise fait marche arrière est rétablie la 3x8 du chef de service en gare de Apach.

185000 : D'après la direction, aucune difficulté technique identifiée concernant le logiciel radio, seul du retard dans la transmission des documents relatifs à la validation de la part de l'EBA et l'EPSF. Cependant en DP, le directeur de la plateforme à refusé de donner les numéros des DB 185, visiblement dossier classé secret défense

435 – 436.
Desserte Hauconcourt. : Malgré le projet de déclaration en zone protégée, la desserte pour le compte du client ESSO demeure ; un appel d'offres est en cour concernant le client TOTAL.

Direction de la PLATEFORME LORRAINE :
« Donner aux trains des idées d'avances ! »



Prochaine réunion DP :
Le 20 Avril 2011

La délégation SUD Rail

Hervé Bérézowski (UE WPY), Sébastien Speziari (UE WPY),
Alain Wallerich (UPT THL), Arnaud Mabille (UPT WPY) ,
Fabien Bertrand (UPT THL), Philippe Georges (UPT WPY),
Daniel Borel (UPT MZS), Jocelyn Petit (UPT BLV),
David Genniges (UPT WPY), Cédric Freyer (UPT MZS)
Représentant Syndical : Patrice Balon (UP MZ), Jérémie Hanesse (UPT WPY)

Liste SUD-Rail pour les élections DP du 24 mars

Exécution conduite

TITULAIRES	SUPPLEANTS
WALLERICH Alain (CRLP-THL)	**MABILLE Arnaud** (CRML-WPY)
GEORGES Philippe (CRML-WPY)	**BERTRAND Fabien** (CRL-THL)
DA SYLVA Américo (CRLP-WPY)	**FREYER Cédric** (CRL-MZ)
PETIT Jocelyn (CRML-BLV)	**MEDIC Stéphan** (CRLP-WPY)

Maitrise

TITULAIRES	SUPPLEANTS
LECLERE Didier (AMGM-Woippy)	**DE LAZZER Yannick** (AMGM-Thionville)
BALON Patrice (CSADP-Metz)	**LECLERE Didier** (AMGM-Woippy)
DE LAZZER Yannick (AMGM-Thionville)	**BALON Patrice** (CSADP-Metz)